

# Conectando a los Californianos



**PLAN DE  
TRANSPORTE DE  
CALIFORNIA** **2025**

# Índice de materias

**VISIÓN DEL TRANSPORTE DE CALIFORNIA PARA EL AÑO 2025 .....2**

**METAS Y ESTRATEGIAS**

META 1: MEJORAR LA SEGURIDAD Y PROTECCIÓN DEL PÚBLICO .....6

META 2: PRESERVAR EL SISTEMA DE TRANSPORTE .....8

META 3: MEJORAR LA MOVILIDAD Y EL ACCESO .....10

META 4: MAXIMIZAR EL USO EFICIENTE DE LOS RECURSOS .....12

META 5: REFLEJAR LOS VALORES DE LA COMUNIDAD  
Y DEL MEDIO AMBIENTE .....14

**PROBLEMAS DE TRANSPORTE RURAL .....16**

**POLÍTICAS .....17**

**PLAN DE ACCIÓN .....18**

**CUESTIONARIO .....18A**

**CRÉDITOS/NOTAS FINALES .....19**

Para las personas con discapacidades sensoriales, el presente documento está disponible en braille, letra grande, audiocasetes y en discos de computadora.

Este documento también está disponible en español, cantonés y vietnamita.  
Para obtener una copia en uno de los formatos alternativos, sírvase escribir a:

Department of Transportation  
Division of Transportation Planning  
Office of State Planning - MS 32  
P.O. Box 942874  
Sacramento, CA 94274-0001

O bien, llame al: (916) 653-1637 Voz  
1-800-735-2929 TTY  
711 CRS

Para obtener información reciente y actualizaciones del Plan de Transporte, visite nuestro sitio web en:  
<http://www.dot.ca.gov/hq/tpp/offices/osp/ctp.htm>

Proyecto No. G-0402-8/12-02

## Muy pronto



Muchos de nosotros no tenemos idea de que se está planeando un proyecto de transporte hasta que llega el equipo pesado. Hay otros que recuerdan vagamente un proyecto que se mencionó hace años, y de pronto está en los titulares de los periódicos. ¿De dónde vienen estos proyectos? ¿Quién toma las decisiones para desarrollar proyectos? ¿Cómo puede usted influenciar en estas decisiones?

El proceso para identificar futuras necesidades de transporte y buscar soluciones a dichas necesidades se conoce como **Planeación del Transporte**. De este proceso, toma parte el proyecto. Piense en el proceso de planeación sobre el transporte como si se creara una pieza de alfarería. El alfarero comienza con una masa de arcilla y una idea de la creación final. En lo que la masa comienza a tomar forma, se hacen cambios y ajustes: más arcilla acá, menos allá, un cambio de forma, uno de tamaño. Usted puede influenciar la forma para que la creación sea tan hermosa y útil como sea posible.

### ¿Qué es el Plan de Transporte de California?

El Plan de Transporte de California (CTP) es un Plan de Transporte de largo plazo en todo el estado que guiará las decisiones e inversiones en transporte para el siglo XXI. El Plan propone una visión del transporte hacia el año 2025 y más allá y establece metas, políticas y estrategias para lograr esta visión. Además brinda una amplia dirección

# cercas de usted

estratégica para mejorar el sistema de transporte basado en un proceso de planificación continua. El CTP no recomienda proyectos individuales; más bien es una guía para seleccionar estrategias que logren los objetivos en todo el estado relacionados con el transporte. Una vez concluido, los planes de acción regionales serán desarrollados colaborativamente para implementar las estrategias presentadas en el CTP.

El Plan ayudará a garantizar la capacidad de California para competir a nivel global, y tener un mejor enlace entre las decisiones de transporte y sobre el uso de terrenos, ayudando así a lograr las metas nacionales en la calidad del aire, reducción en el consumo de energía petrolera y a proveer movilidad para todos. El CTP lo influenciará a usted, a las opciones de transporte futuro de sus hijos, la comunidad y la calidad de vida.

El logro de la visión va a requerir de un esfuerzo considerable. Se exhorta a todos los proveedores y usuarios del sistema de transporte para que contribuyan a que el CTP se convierta en realidad. Las comunidades deben planear y usar inteligentemente sus terrenos, los proveedores del transporte deben administrar el sistema con eficiencia y los usuarios deben elegir los servicios con mucho cuidado.

## Sus opiniones y participación

El proyecto del CTP se desarrolló en colaboración con los usuarios del sistema de transporte, las

personas encargadas de tomar decisiones a nivel público y privado, y los proveedores del transporte. En numerosas reuniones de grupos de enfoque, talleres, encuestas telefónicas a consumidores y con el uso de cuestionarios por escrito le preguntamos al público: "¿Y ahora a dónde vamos?" El proyecto del CTP refleja la respuesta del público. Ahora necesitamos saber: "¿Lo entendimos bien?"

Usted tendrá muchas oportunidades de influenciar la forma de este plan. Por ejemplo, en este folleto encontrará adjunto un cuestionario con porte pagado. Lo exhortamos a que lo llene y nos lo envíe. También esperamos verlo en alguno de los muchos talleres y reuniones que se celebrarán en todo el estado. También puede visitar nuestro sitio web para obtener información específica en cuanto a horarios y lugares de las reuniones, descargar el Plan de Transporte completo o enviarnos sus comentarios por correo electrónico. El sitio web se localiza en: <http://www.dot.ca.gov/bq/tpp/index.htm>

También puede enviar sus comentarios o cuestionario por fax al (916) 653-1447.

## Antecedentes

Entre las décadas de 1970 al 2000, la población de California aumentó de 19 a 34 millones, un incremento del 70 por ciento. Durante este periodo, las bajas inversiones en la infraestructura de transporte dejó al estado con grandes déficits en capacidad y mantenimiento aplazado. En julio de 2000, el gobernador Gray Davis invirtió esta

tendencia con el compromiso de casi \$7 mil millones en nuevos recursos de transporte para el Programa de Alivio de la Congestión de Tráfico (TCRP). En marzo de 2002, los habitantes de California votaron dos a uno a favor de la Propuesta 42, para continuar las mejoras al transporte iniciadas por el TCRP.

El CTP, un plan de transporte multimodal para todo California, refleja el compromiso del gobernador con el futuro del transporte en el estado. Multimodal significa que el plan no sólo considera carreteras; también considera el movimiento de personas, productos, servicios e información por todos los medios o modos de transporte, incluyendo carreteras, ferrocarril, aire, agua, carriles para bicicletas, para peatones y viajes virtuales por medio de comunicaciones electrónicas.



¿Lo entendimos bien?  
¡Háganoslo saber!  
**Página 18A**

*La Fase II de la participación pública y de los interesados en el plan de Transporte de California 2025: Plan de transporte de largo alcance para todo el estado de California; ¡y queremos saber SU opinión!*



# Visión del transporte de California para el año 2025

California tiene un sistema de transporte seguro y sustentable que es ambientalmente sólido, socialmente equitativo, económicamente viable y desarrollado por medio de colaboración, brinda movilidad y accesibilidad de personas, productos, servicios e información a través de una red multimodal integrada.



California enfrenta serios desafíos en transporte para las próximas décadas. En lo que la población y la economía del estado siguen creciendo, debemos mantener con seguridad nuestro sistema de transporte existente y atender la demanda cada vez mayor de movilidad. Además, debemos afrontar estos desafíos esforzándonos por mejorar nuestro medio ambiente, apoyar nuestras comunidades y mantener nuestra calidad de vida.

Conectar a las personas, los mercados y los productos en una economía global dinámica va a requerir

cooperación, colaboración y dedicación. Necesitaremos compartir una visión común y apoyar metas y estrategias comunes. El proyecto del CTP se desarrolló en colaboración con la política de transporte y quienes toman decisiones en los gobiernos local, regional, estatal, tribal y federal y el público que se transporta, para crear una visión y presentar metas y estrategias para asegurar nuestra futura capacidad de desplazamiento y acceso.

## Movilidad y accesibilidad

El transporte es más que concreto y acero. La red de transporte une a la gente y a la economía al brindar capacidad de desplazamiento y acceso. Movilidad es el potencial del movimiento. Sin embargo, por lo general el movimiento no es un fin en sí mismo, sino un medio para tener acceso a servicios, actividades y mercados. La capacidad de acceso se puede influenciar por el sistema de transporte, la forma urbana y el diseño de las calles, así como por los sistemas de comunicación que permiten el "movimiento virtual" como el trabajo a distancia, las teleconferencias, el comercio electrónico (e-business) y la mercadotecnia electrónica (e-marketing). El proyecto CTP busca mejorar la capacidad de desplazamiento y acceso de California.

## Guía de principios

Se identificaron cuatro principios como la clave para lograr la visión del transporte. El sistema de transporte debe desarrollarse y apoyarse bajo los principios de:

- Colaboración
- Liderazgo
- Innovación
- Comunicación

El concepto de "sistema de transporte integral" abarca los cuatro principios. El sistema debe desarrollarse y mejorarse como una red uniforme de medios complementarios.

- Sistemas de carreteras que se interconecten con sistemas de transporte público.
- Estaciones de transporte público que ofrezcan instalaciones para bicicletas, horarios coordinados, sistemas de cobranza con tarifas similares y acceso a la información.
- Puertos marítimos atendidos con eficiencia por servicios de ferrocarril y camiones de carga.
- Aeropuertos con acceso terrestre multimodal.



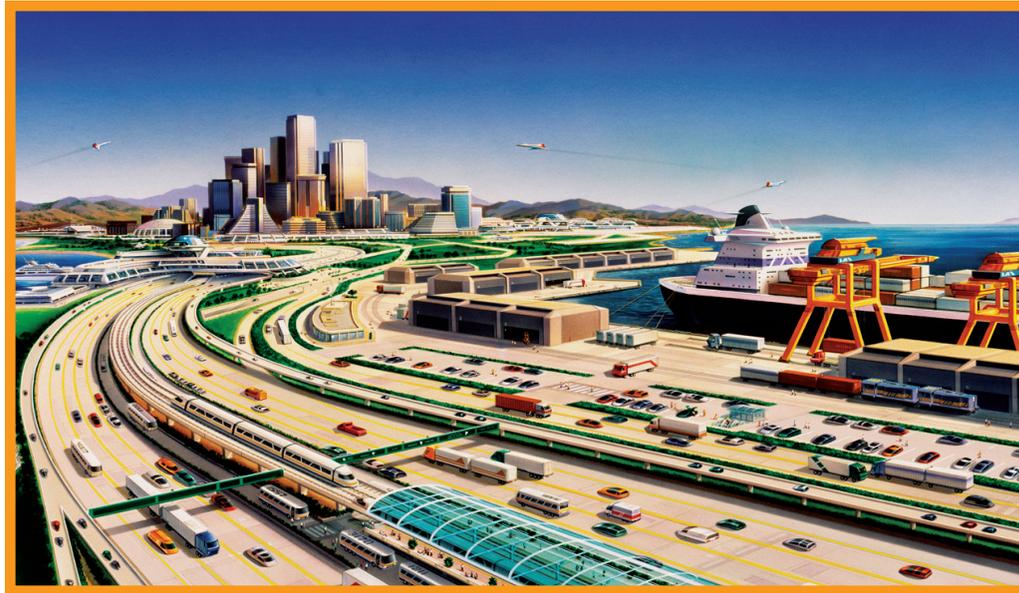
### *Panorama general de las tendencias relevantes*

California es el estado con más población y de más rápido crecimiento del país, y su población es la más diversa étnicamente. Mientras el crecimiento y diversidad del estado se suma a la fortaleza y resonancia económica de California, también confronta a los creadores de políticas con múltiples desafíos sociales, económicos, ambientales y de transporte.

El transporte es una parte integral del tejido social y económico de California. No puede examinarse sin considerar las tendencias históricas, sociales y económicas emergentes que afectarán el comportamiento del viajero.

**Población:** Durante los próximos 20 años, se proyecta que la población de California crecerá en un estimado de 11 millones de personas. Esto representa un incremento aproximado de un tercio sobre la población actual de 35 millones. Se espera que la mayor parte del crecimiento ocurra en y alrededor de las ya sobrecargadas áreas urbanas. También se espera que el Valle Central, rico en agricultura, experimente un crecimiento sustancial, degradando todavía más la calidad del aire y presionando más la tierra cultivable de primera calidad.

**Demografía:** La demografía o composición de la población también va a cambiar. Aunque se espera



que la población en general aumente un 30 por ciento, la población de ancianos aumentará más de 70 por ciento, en lo que los "baby boomers" llegan a la edad de la jubilación. También se proyecta que el otro extremo del espectro de edades experimente un crecimiento sustancial. Para el año 2020, el Department of Finance anticipa tres millones adicionales de californianos menores de 20 años. El crecimiento en estos grupos puede que aumente la demanda de opciones de transporte y la preocupación sobre la seguridad.

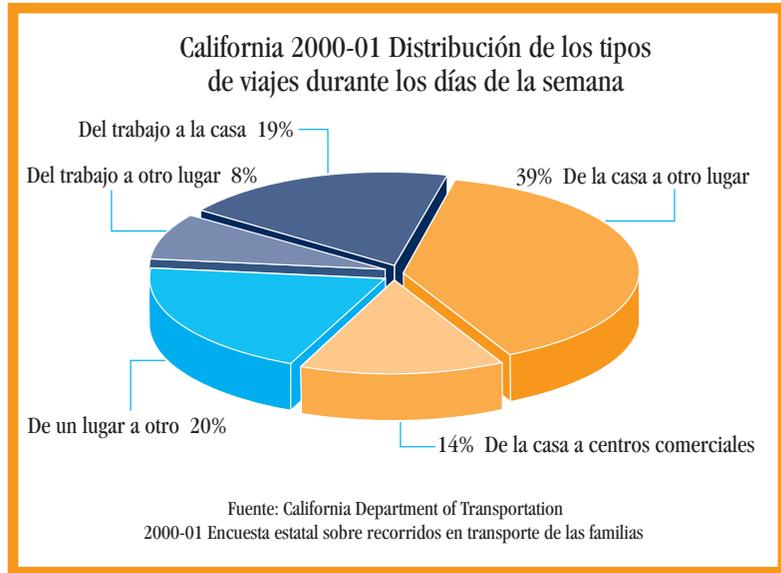
**Seguridad:** Aunque el índice de accidentes de tráfico con fatalidades ha disminuido considerablemente como resultado de un mejor diseño de los vehículos e instalaciones y un mayor uso de dispositivos de seguridad como los cinturones de seguridad, ésta sigue siendo la más alta prioridad de los proveedores del transporte en todos los niveles. En el año 2000 California sufrió más de 3,700 fatalidades en choques de tránsito, incluyendo casi 700 peatones y 120 ciclistas. Las autoridades citaron al uso del alcohol o el exceso de velocidad como la primera causa en más de la mitad de los

accidentes. Durante el mismo periodo, el estado experimentó 58 fatalidades de tránsito.

**Protección:** Desde los ataques terroristas del 11 de septiembre de 2001, la protección al transporte se ha convertido en un punto de atención muy importante. Asegurar la protección de las instalaciones de transporte, del público viajero y de los productos que entran a través de nuestros puertos, aeropuertos y a través de las fronteras van a requerir soluciones innovadoras y recursos adicionales. Sin embargo, las medidas de seguridad demasiado estrictas que impidan el movimiento de personas y de productos podría tener un efecto considerablemente negativo en la economía del estado.

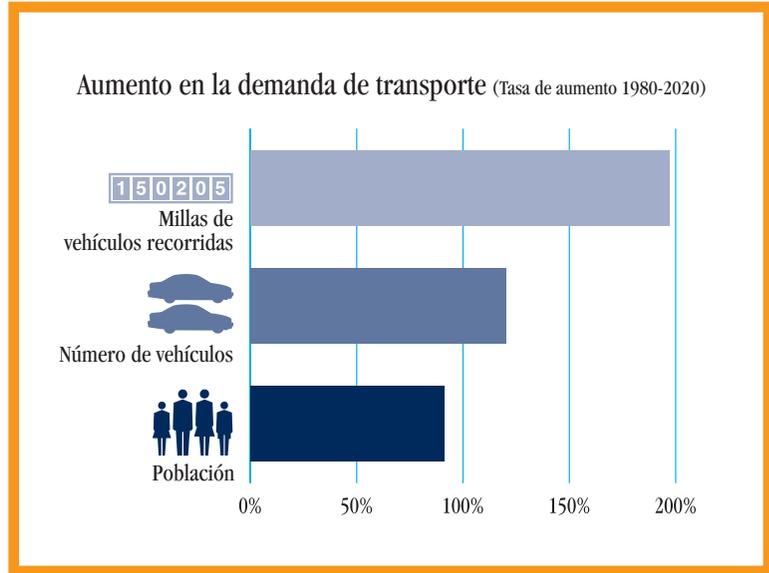
**Economía:** California representa un gran poder económico. Nuestra situación como la quinta economía más grande del mundo está vinculada con nuestra capacidad de transportar personas y productos dentro del estado, así como a otros estados y países. En la economía de hoy, los productos y servicios son tan buenos como su





entrega puntual y confiable. De no asegurar un movimiento confiable de productos y trabajadores podría resultar en un declive de la economía, aumento en el desempleo y reducción de la calidad de vida y de la oportunidad individual.

**Medio ambiente:** A menudo la calidad del aire es el primer impacto ambiental que nos viene a la mente al hablar del transporte. Además de las emisiones relacionadas con el transporte por la combustión del combustible en los vehículos y los efectos relacionados sobre la salud y los gases de efecto invernadero, el transporte también afecta la calidad del agua y la calidad visual, la vegetación, la vida silvestre y su hábitat, el espacio abierto, los pantanos y la tierra agrícola de primera calidad, la calidad de la vida y la viabilidad de la comunidad.



Los proveedores del transporte deberán considerar los efectos inmediatos y acumulativos sobre la comunidad y el medio ambiente para garantizar la sustentabilidad ambiental.

**Tecnología:** La aplicación de tecnologías avanzadas permitirá que todos nuestros sistemas de transporte funcionen con más seguridad y eficiencia, mientras que los horarios flexibles de trabajo y el progreso en las comunicaciones que permiten a las personas trabajar o hacer compras desde su hogar eliminará algunos viajes. Las telecomunicaciones avanzadas también proveerán información en tiempo real a los viajeros antes y durante los viajes, permitiéndoles tomar decisiones bien informadas. Además, en las próximas décadas, es muy posible que la tecnología influya la toma de decisiones de viajes, los patrones de viaje y los servicios de transporte de una manera que hoy en día no podemos anticipar.

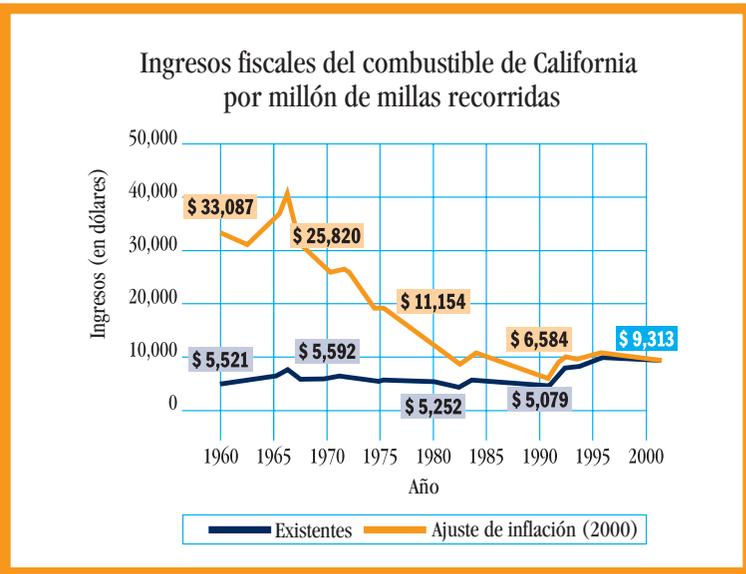
**Comportamiento en los viajes:** Tradicionalmente, la congestión en el transporte se ha enfocado en los viajes al trabajo en un vehículo propio. Sin

embargo, en los últimos años, la cantidad de viajes que no son de trabajo ha superado los viajes al trabajo, con lo cual se aumenta la congestión durante los periodos que no son pico y aumenta la demanda en las redes de carreteras locales. Actualmente, los viajes de traslado al trabajo son menos de 30 por ciento del total de los viajes realizados. El aumento de los viajes que no son al trabajo se puede atribuir parcialmente a la necesidad de manejar a más destinos debido a los cambios en el diseño urbano y de las calles, y a la falta de opciones de viaje seguras y cómodas.

**Aumento en la demanda de transporte:** La demanda del transporte, medida en millas-vehículo recorridas, aumenta al doble del índice de crecimiento de la población. Existen numerosas razones para ello, incluyendo la propiedad de los vehículos, la economía, el diseño urbano y las opciones de transporte. No sólo las carreteras experimentan un aumento en la demanda, sino que muchos aeropuertos metropolitanos



importantes llegarán muy pronto a su capacidad y la demanda en California de servicio de transporte público crece a un índice mayor que el promedio



nacional. La demanda de carga aérea aumenta a una tasa anual del seis por ciento. Los puertos marítimos, flete por ferrocarril y camiones experimentan incrementos semejantes.

**Déficit y dilema financiero:** California enfrenta un dilema de financiamiento al transporte. La demanda de transporte se ha incrementado mientras que los recursos disponibles para satisfacer la demanda se han reducido. Los recursos adicionales del Programa de Alivio de la Congestión de Tráfico y su continuación por medio de la

Propuesta 42 ayudarán a aliviar algo del déficit, pero no todo. La fuente principal de los fondos del transporte se deriva del impuesto al consumo en cada galón de gasolina vendida. Mientras tratamos de reducir el consumo y avanzar hacia combustibles limpios alternativos para mejorar la calidad de nuestro aire, el monto de ingresos del transporte a partir de las ventas disminuirá. Necesitaremos administrar con mucho cuidado nuestros recursos e identificar nuevas fuentes de financiamiento para satisfacer la demanda futura de la movilidad.

*Metas y estrategias*

Tomando en cuenta las tendencias que acabamos de discutir, su efecto sobre nuestro sistema de transporte y la conducta del viajero en las próximas décadas, el CTP presenta cinco metas y sus estrategias de apoyo para atender la capacidad de desplazamiento y acceso seguro y eficaz de personas, productos y servicios en California. Aunque las metas se identifican y discuten por separado, son interdependientes, y las estrategias propuestas podrían impulsar a más de una meta. Por ejemplo, si no se da buen mantenimiento al sistema, el nivel de movilidad y seguridad va a decaer. Cada una de las metas apoya uno o más conceptos contenidos en la visión del transporte.

*La demanda de transporte ha aumentado mientras que los recursos disponibles para cumplir con dicha demanda han disminuido...*

*Necesitaremos administrar nuestros recursos muy cuidadosamente, e identificar nuevas fuentes de financiamiento para satisfacer las futuras demandas de movilidad.*



# Meta 1: Mejorar la seguridad y protección del público

*La seguridad de los viajeros se debe tratar mediante todos los medios de transporte...*

*La percepción de la seguridad puede tener un profundo impacto en el comportamiento del usuario del transporte y en el sentido de protección. La respuesta del público a una falta de seguridad percibida, y sus consecuencias económicas, quedó demostrada después de los ataques terroristas del 11 de septiembre de 2001.*



Una inquietud muy importante de los gobiernos en todos los niveles es la seguridad y la protección de sus residentes. La seguridad del viajero debe considerarse en todos los modos de transporte. Las estrategias de prevención, incluyendo la



integración de nuevas tecnologías al diseñar la infraestructura del sistema, deben estar incorporadas en el proceso de planeación y coordinarse a nivel estatal, regional y local, para satisfacer las necesidades del público viajero.

La mejora en la seguridad del transporte incluye mejorar el comportamiento de los conductores, los procedimientos para otorgar licencias, el diseño y la operación de los vehículos, así como ofrecer información al viajero para permitirle tomar decisiones bien informadas.

El envejecimiento de la población de California presentará nuevos desafíos de seguridad. Deben probarse tecnologías basadas en los vehículos para asegurar que las personas con capacidad visual y cognitiva reducida las usen, lean y entiendan fácilmente. La mejora en las carreteras y la iluminación de tránsito, la mejora en los sistemas de protección del tránsito y anuncios en las carreteras de mayor tamaño ayudarán a la población que envejece y a otros, a mantener su capacidad de desplazamiento.

Las inquietudes por la seguridad de las zonas de trabajo han aumentado, con el crecimiento considerable de trabajos de mantenimiento nocturno. Aunque el mantenimiento nocturno reduce las molestias a los conductores, aumenta los costos del mantenimiento y la vulnerabilidad de los trabajadores de las carreteras.

La percepción de la seguridad puede tener un profundo impacto en el comportamiento del usuario del transporte y en el sentido de protección. La respuesta del público a una falta de seguridad percibida (y sus consecuencias económicas) quedó demostrada después de los ataques terroristas del 11 de septiembre de 2001. Los esfuerzos para evaluar la vulnerabilidad de todos los medios y el aumento de la protección del sistema debe continuar, para asegurar la seguridad del viajero, la protección de la carga y la prosperidad económica del estado.

# Estrategias para mejorar la seguridad y protección del público

## COMPORTAMIENTO DEL CONDUCTOR

- Aumentar las asociaciones públicas y privadas para defender, educar y comunicar comportamientos y prácticas seguros.
- Mejorar, promover y hacer cumplir las normas de seguridad.
- Considerar las necesidades de seguridad de los ciclistas y peatones, y asegurar que los programas educativos incluyan a los componentes que se enfocan en la seguridad de los ciclistas y peatones.



## SISTEMAS DE TRANSPORTE AVANZADOS

- Aumentar el uso de sistemas avanzados como la detección al lado de la carretera y sistemas de advertencia de niebla, polvo, hielo, curvas, velocidad y tráfico más lento.
- Desplegar sistemas basados en los vehículos que mejoren la posibilidad de sobrevivir a un choque y la oportunidad de detección de incidentes, como los "sistemas de auxilio".
- Desarrollar tecnología diseñada para mejorar la seguridad personal y de los bienes en la instalaciones de transporte público y en los vehículos de transporte público a bordo.
  - Ofrecer información en tiempo real al viajero relacionada con las zonas de trabajo, condiciones de la carretera y condiciones del clima.
  - Usar nuevas tecnologías y métodos para mejorar la seguridad en la zona de trabajo para los conductores y trabajadores.
- Continuar con el apoyo a la tecnología de transporte avanzada para mejorar la seguridad de los vehículos comerciales y los Sistemas y Redes de información para Vehículos Comerciales.

## PROTECCIÓN DEL SISTEMA

- Colaborar con las dependencias de respuesta ante emergencias para desarrollar planes de seguridad y protección del sistema para todos los medios de transporte, incluyendo evaluación de riesgos, métodos de monitoreo, preparación previa y posterior a los incidentes, respuesta y recuperación, manejo de crisis, planes de evacuación, sistemas y procedimientos de información y notificación, y alternativas de transporte.
- Capacitar al personal de las instalaciones de transporte y comunicación en los procedimientos de respuesta ante emergencias y su responsabilidad en caso de una amenaza o incidente.



## INVESTIGACIÓN Y DESARROLLO

- Colaborar con los sectores público y privado para apoyar un programa integrado de investigación y desarrollo de protección al transporte, enfocándose en las amenazas y la vulnerabilidad en todos los medios.
- Considerar las mejores prácticas de países que han experimentado y respondido ante amenazas a la seguridad y evaluar el diseño de las instalaciones de transporte para encontrar vulnerabilidades en la seguridad.

# Meta 2# Preservar el sistema de transporte

*Dar mantenimiento al sistema incluye las tareas operativas de rutina, como quitar basura y graffiti, dar mantenimiento al paisajismo, pintar los puentes, tapar baches y sellar las cuarteaduras, dar mantenimiento a las áreas de descanso al lado de la carretera, reemplazar luces, dar mantenimiento a los letreros, reparar daños de tormentas y quitar nieve.*



Con el tiempo, el clima, el desgaste y la edad cobran su cuota a la infraestructura de transporte.

Preservar las 168,000 millas de carreteras públicas de California ayudaría a mejorar la seguridad del viajero y a reducir los costos de operación de los vehículos. Manejar en carreteras con serias necesidades de reparación le cuesta a cada conductor de California un promedio de \$354 al año en mantenimiento adicional de su vehículo.

La mayoría de las autopistas principales del estado se construyeron antes de 1970 y están cerca del final de su vida útil. De acuerdo con la actualización del año 2000 del Plan de 10 años de operación y protección de las autopistas estatales, aproximadamente un tercio del sistema estatal de autopistas necesita trabajos de pavimentación y más de la mitad de los puentes, aunque son seguros, necesitan reparación. De acuerdo con un informe de la Comisión de construcción para el siglo XXI, 60 por ciento de las carreteras de los condados de California están en malas condiciones.

Dar mantenimiento al sistema incluye las tareas operativas de rutina, como quitar basura y graffiti, dar mantenimiento al paisajismo, pintar los puentes, tapar baches y sellar las cuarteaduras, dar mantenimiento a las áreas de descanso al lado de la carretera, reemplazar luces, dar mantenimiento a

los letreros, reparar daños de tormentas y quitar nieve. También incluye proyectos como la reparación o recarpeteo de carreteras y estructuras.

Además, los vehículos de transporte público y las instalaciones necesitan mantenimiento regularmente, para asegurar su seguridad y confiabilidad. Las pistas de aviación general y comercial y las áreas de pasajeros y sistemas de control deben recibir mantenimiento y reparación. Los aeropuertos comerciales y puertos marítimos requieren mejoras en su diseño para alojar aeronaves más grandes, barcos de mayor calado y nuevos avances tecnológicos en logística y comunicaciones. Las plataformas de ferrocarril, los sistemas de control, las existencias continuas y las instalaciones de transferencia deben mantenerse en condiciones seguras de operación para garantizar la confiabilidad, y la seguridad del público y del medio ambiente.

Con el fin de cumplir con nuestra meta de preservar el sistema de transporte, los proveedores del transporte deben identificar, analizar e implantar cuotas adicionales de transporte e instrumentos de financiamiento para mantener nuestra infraestructura de transporte. Los encargados de tomar las decisiones necesitarán dar prioridad a los gastos para garantizar la seguridad del sistema y proteger la inversión pública.

# Estrategias para preservar el sistema de transporte



## TECNOLOGÍA DE PUNTA

- Mejorar el equipo y los métodos de mantenimiento para mejorar la eficiencia y la seguridad del mantenimiento, y reducir las interrupciones de la operación.
- Mejorar los materiales, como pavimento de por vida, para aumentar las eficiencias operacionales y reducir los costos del ciclo de vida.
- Mejorar los diagnósticos del sistema para ayudar a que los operadores de servicio del transporte público monitoreen las condiciones de los vehículos, den seguimiento a los registros de mantenimiento y minimicen los costos operativos.
- Continuar apoyando la investigación en materiales mejorados y en métodos de construcción y mantenimiento que incrementen la seguridad, reduzcan los costos del ciclo de vida y minimicen las molestias a los viajeros.

## SOCIEDAD/COLABORACIÓN

- Coordinar las obras en las carreteras y compartir el costo en las calles y carreteras locales con los servicios públicos y los desarrolladores del sector privado para reducir los costos de mantenimiento y minimizar las molestias a los viajeros.
- Desarrollar una base de datos basada en la web que incluya listas, mapas y descripciones de los proyectos programados para ayudar a que las jurisdicciones coordinen proyectos que afectan las carreteras.



## FINANCIAMIENTO

- Apoyar una mayor flexibilidad en el uso de los fondos del transporte para considerar los costos del sistema de transporte público y el mantenimiento de los vehículos.
- Eliminar las barreras a los proyectos y programas de financiamiento que mejoran la operación eficiente del sistema de transporte existente.



# Meta 3: Mejorar la movilidad y el acceso

*Si las proyecciones resultan ser correctas, el volumen de productos que se mueven en todos los modos dentro, y a través de California puede duplicarse para el año 2020. Este crecimiento, esencial para nuestra prosperidad económica, excederá la capacidad de las carreteras, puertos y vías de acceso.*

*Mejorar la conectividad y la información del viajero es vital para mejorar la capacidad de desplazamiento y de acceso.*



La movilidad y el acceso es esencial para la oportunidad individual y la prosperidad económica. Las proyecciones indican que para el año 2020, California tendrá 45 millones de residentes, con 34 millones de vehículos circulantes registrados. Debido a las limitaciones ambientales, físicas y fiscales, la construcción de nuevas instalaciones en las carreteras por sí misma no puede abarcar la demanda anticipada. Debemos administrar el sistema con seguridad y eficiencia, ofrecer opciones de transporte atractivas y convenientes y aumentar la conectividad entre todos los medios de transporte. Ofrecer opciones de transporte ayudará a proporcionar un sistema de transporte más balanceado y reducirá la congestión en las carreteras y los impactos sobre el medio ambiente. También ofrecerá opciones para aquellos que pueden manejar y hará que sea accesible para quienes no pueden o decidan no conducir.



Las opciones de transporte sólo pueden ser eficaces si las decisiones sobre el uso de las tierras las apoyan, tales como:

- Diseño de calles que fomenten caminar y andar en bicicleta.
- Diseños urbanos que faciliten el uso del transporte público.
- Zonificación de uso mixto, para mejorar el acceso a los servicios y destinos.
- Mayores densidades, y edificios diseñados para fomentar actividades después de horas de trabajo.

Éstos son componentes de una planeación y diseño de crecimiento inteligente, un concepto que gana más apoyo en todo el país como un esfuerzo para proteger nuestro medio ambiente y mejorar nuestras comunidades y la calidad de vida.

El crecimiento económico del estado está directamente relacionado con la capacidad del sistema para transportar personas, productos e información con seguridad, confiabilidad y eficiencia. Al mejorar la eficiencia del transporte, se minimizan los costos de transporte y del consumidor, un resultado importante en un entorno competitivo. Si las proyecciones resultan ser correctas, el volumen de productos que se mueven en todos los modos dentro y a través de California puede duplicarse para el año 2020. Este crecimiento, esencial para nuestra prosperidad económica, excederá la capacidad de las carreteras, puertos y vías de acceso.

Mejorar la conectividad y la información del viajero es vital para mejorar la capacidad de desplazamiento y de acceso. El sistema de transporte prácticamente debe aparecer sin problemas a los ojos del usuario del sistema. Los sistemas de transporte público que atienden las jurisdicciones adyacentes deben ser complementarios en sus horarios, estructura y cobranza de tarifas y en servicio. Los usuarios del sistema deben tener un acceso fácil a la información del sistema de transporte en tiempo real, a través de diversos medios antes de que viajen y mientras vayan en ruta.



La planeación integrada del uso de las tierras y el ofrecimiento de opciones de transporte seguras y confiables debe conducir a un sistema de transporte más balanceado, a reducir la congestión en las carreteras y a mejorar la accesibilidad para todos los californianos.

## Estrategias para mejorar la movilidad y el acceso

### MEJORAS AL SISTEMA

- Aumentar la capacidad de todos los medios, como añadir más carriles y pistas de aterrizaje, y expandir las áreas y horarios de servicio del transporte público.
- Mejorar la conectividad entre todos los medios para ayudar a la capacidad de desplazamiento y acceso y mejorar el uso balanceado del sistema.
- Integrar instalaciones para andar en bicicleta y caminar en los diseños de transporte y los planes de circulación.
- Mejorar la conectividad del tránsito de ferrocarril de pasajeros urbano, de transferencia y entre ciudades, y prolongar los horarios de servicio.
- Localizar estratégicamente las paradas del transporte público y ofrecer servicios en las estaciones o adyacentes a ellas para mejorar la comodidad y aprovechamiento del transporte público.
- Proporcionar o expandir una vía dedicada, servicio e instalaciones de autobuses rápidos de transporte público, transportes de enlace inteligente y programas de automóvil compartido, como CarLink.
- Mejorar el acceso por tierra multimodal a los aeropuertos, incluyendo servicios de autobuses entre ciudades que conecten pequeñas comunidades urbanas y rurales con el servicio aéreo de pasajeros, para reducir la congestión y mejorar la comodidad.
- Evaluar la composición demográfica y movilidad de las comunidades del estado para satisfacer las necesidades de acceso de todos los residentes.

### USO DEL TERRENO

- Ofrecer incentivos a las jurisdicciones que fomenten un desarrollo de crecimiento inteligente en áreas donde la infraestructura de transporte pueda respaldarlo fácilmente.
- Ofrecer programas de subsidio u otros incentivos para los gobiernos locales con el objeto de aumentar estratégicamente las densidades y los diseños que promuevan un servicio de transporte público eficaz, incluyendo un desarrollo orientado al mismo.
- Fomentar la disponibilidad de los programas de Hipoteca Eficiente por Ubicación (LEM) que considera los gastos reducidos de transporte a la vivienda por situarse en una comunidad bien atendida por transporte público y servicios locales cuando se determinan los niveles de las hipotecas. Los LEM apoyan el desarrollo orientado al transporte público y la revisión de ordenanzas de zonificación para permitir un desarrollo de uso mixto.

### TECNOLOGÍA

- Promover el uso de comunicaciones avanzadas, como la teleconferencia, comercio electrónico y servicios gubernamentales electrónicos para aumentar la accesibilidad y reducir la necesidad de desplazarse físicamente.
- Colaborar con los sectores público y privado para desarrollar e implantar un sistema universal de pagos electrónicos para las tarifas de transporte público, cobranza de peajes, tarifas de estacionamiento, casilleros para bicicletas, etc.
- Fomentar el desarrollo y aceptación adicional de sistemas de navegación en vehículos para mejorar la movilidad.

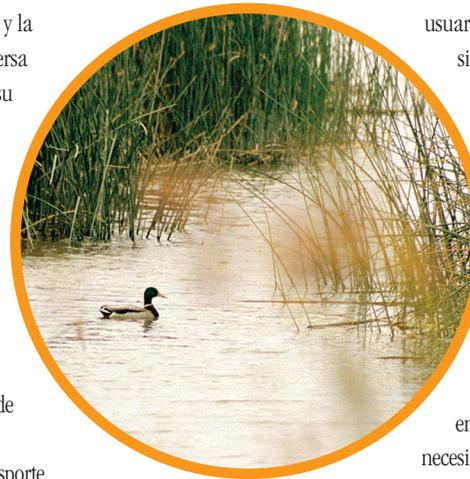


# Meta 4: Maximizar el uso eficiente de los recursos

*Los californianos en el sector público y privado deben proteger los recursos preciosos y finitos del estado cuando planeen e implanten los proyectos de transporte. Estos recursos incluyen el aire, el agua y la tierra, nuestra rica y diversa vida animal y vegetal y su hábitat, y los valores históricos y culturales.*



El transporte es la red que nos enlaza a todos, pero también puede tener impactos negativos en el medio ambiente. Los californianos en el sector público y privado deben proteger los recursos preciosos y finitos del estado cuando planeen e implanten los proyectos de transporte. Estos recursos incluyen el aire, el agua y la tierra, nuestra rica y diversa vida animal y vegetal y su hábitat, y los valores históricos y culturales. Puesto que el CTP se enfoca en opciones que satisfagan las futuras necesidades de transporte, también debe considerar los impactos acumulativos de actividades del pasado relacionadas con el transporte.



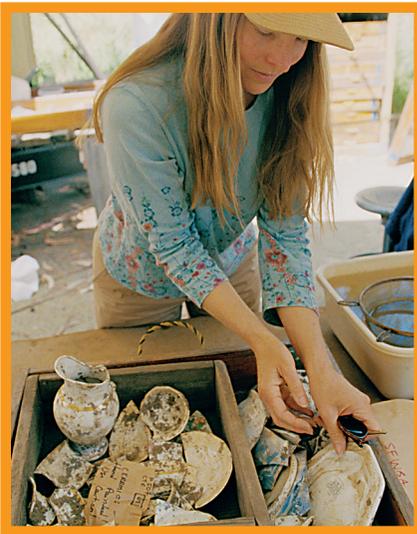
El transporte en California sigue siendo vulnerable a las interrupciones en el suministro de petróleo y los aumentos de precio que pueden hacer estragos en el bolsillo del consumidor y en la economía del estado. El suministro de energía y las proyecciones de demanda indican que la vulnerabilidad del estado aumentará en los próximos 20 años.

A largo plazo, los costos de transporte podrían incluir daños ambientales que afecten a las

generaciones futuras en la forma de un cambio climático global. A corto plazo, la creciente demanda de energía para el transporte podría resultar en aumentos de precios y en restricciones de suministro de largo plazo, aumento en el costo de operación y producción comercial, finalmente elevando el costo del transporte a los usuarios y proveedores del sistema. Reducir el consumo de combustibles fósiles es crítico para la vitalidad ambiental y económica de California. Además de los recursos naturales de California, los proveedores del transporte en el sector público y privado necesitan encontrar maneras de maximizar sus recursos fiscales. Las

demandas del transporte seguirán dejando atrás al financiamiento en un futuro cercano. Además de administrar inteligentemente los fondos del transporte y equilibrar las necesidades, el estado debe asegurarse de que reciba su parte justa de recursos federal para transporte en la próxima reautorización de la ley de transporte federal, y de ahí en adelante.

## Estrategias para maximizar el uso eficiente de recursos



### SISTEMA

- Reducir la congestión y la demanda promoviendo un cambio a soluciones de transporte preferibles ambientalmente, como caminar, andar en bicicleta, transporte masivo y viajes virtuales.
- Minimizar las superficies impermeables y los escurrimientos de aguas pluviales en las carreteras que acarrean contaminantes a nuestras vías de agua.
- Trabajar con las dependencias correspondientes para simplificar la revisión ambiental y los permisos para facilitar la entrega de los proyectos sin poner en peligro la protección del medio ambiente.

### VEHÍCULOS CON COMBUSTIBLES LIMPIOS

- Colaborar con la California Energy Commission y con el California Air Resources Board para promover el uso de vehículos con emisiones bajas y cero emisiones, y desarrollar nuevas instalaciones de abastecimiento de combustible.
- Ofrecer incentivos para usar vehículos con bajas emisiones y cero emisiones.
- Colaborar con dependencias federales y estatales, universidades y otros estados para explorar combustibles alternativos e infraestructura de combustibles.

### USO Y ANÁLISIS DEL SUELO

- Fomentar el uso eficiente de los terrenos por medio de la limpieza y reutilización de los suelos contaminados (campos marrones) y terrenos abandonados (centros comerciales, lotes de autos, etc.) y el desarrollo de terrenos baldíos.
- Desarrollar o actualizar herramientas de planeación del transporte que incluyan impactos ambientales acumulativos y de largo plazo, incluyendo el impacto en el uso de la tierra, administración de la demanda, tecnología y alternativas modales.
- Uso de sistemas de imágenes avanzada para evaluar los datos ambientales y sociales relacionados con proyectos de infraestructura para minimizar los costos de los proyectos, explorar alternativas y mejorar el entendimiento de los impactos del proyecto.
- Colaborar con instituciones públicas y privadas para educar a futuras generaciones sobre el impacto ambiental de las decisiones individuales sobre el transporte.

### FINANCIAMIENTO

- Asegurar que California reciba una mayor participación de financiamiento para carreteras con base en sus contribuciones al Fondo de fideicomiso para carreteras y su rol destacado en la economía nacional.
- Defender la flexibilidad de usar fondos federales para abordar los problemas de seguridad y de congestión en las carreteras provocados por la congestión relacionada con el movimiento de productos.
- Colaborar con los proveedores del transporte público y privado para maximizar la productividad del sistema y apalancar los recursos financieros por medio de esfuerzos de planeación regional que mejoren las conexiones y la eficiencia intermodal.



# Meta 5: Reflejar los valores de la comunidad y del medio ambiente

*Se deben considerar los valores de la comunidad, culturales e históricos cuando se evalúen los impactos del transporte sobre los recursos sociales y ambientales, incluyendo vivienda, vecindarios, terrenos históricos y agrícolas, distritos centrales y hábitat natural.*

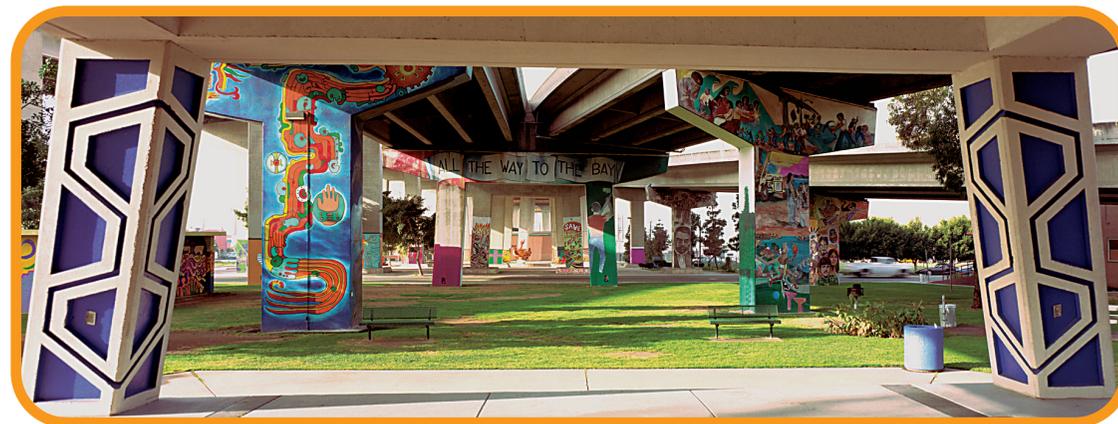


Es muy probable que nuestra creciente población y las mayores demandas de viaje presionarán nuestros recursos naturales, calidad de vida, escuelas e infraestructura de transporte. Mientras que este crecimiento tendrá impactos en todo el estado, la planeación del transporte y las soluciones para considerar el crecimiento deberán ser sensibles a las comunidades locales. Debemos encontrar soluciones sustentables que equilibren e integren las metas de la comunidad, y los valores estéticos y ambientales con seguridad y desempeño del transporte.

Se deben considerar los valores de la comunidad, culturales e históricos cuando se evalúen los impactos del transporte sobre los recursos sociales y ambientales, incluyendo vivienda, vecindarios, terrenos históricos y agrícolas, distritos centrales y

hábitat natural. Aunque los recursos naturales, culturales y biológicos son esenciales para la salud ambiental y económica del estado, las comunidades deben proporcionar un balance de transporte viable, vivienda y recursos comerciales para apoyar y facilitar las oportunidades económicas.

Es esencial que todos los residentes de California compartan los beneficios del transporte. Además, los efectos adversos del transporte no deben ser onerosos de manera inequitativa para un grupo o comunidad. Para promover la equidad ambiental, todas las comunidades deben estar representadas en los esfuerzos de alcance y educación. El análisis de la información del proyecto de transporte debe ser oportuno, útil y fácil de entender y presentarse en diversos formatos accesibles.



# Estrategias para reflejar los valores de la comunidad y del medio ambiente

## FOMENTAR LA PARTICIPACIÓN

- Consultar y coordinar con los gobiernos locales, regionales y tribales durante el desarrollo de sus planes generales y otros esfuerzos de planeación de largo plazo.
- Involucrar a las empresas, comunidades (incluyendo organizaciones basadas en comunidades) e instituciones de manera anticipada y durante la planeación del transporte y el proceso de la toma de decisiones.
- Colaborar con las comunidades para entender sus metas, resolver problemas de transporte y desarrollar criterios e indicadores de rendimiento.
- Incorporar valores en la comunidad y apoyar soluciones sensibles al contexto para todas las instalaciones e infraestructura de transporte.
- Fomentar el diálogo entre las comunidades locales, minoritaria y de bajos ingresos, el gobierno tribal y los interesados públicos y privados, para mejorar la consideración de la salud pública, y los factores sociales, ambientales y económicos en la planeación del transporte y en la distribución equitativa de los beneficios de transporte.

## COMPARTIR INFORMACIÓN

- Desarrollar, implantar y publicitar un sistema de participación pública basado en la web, formado por materiales informativos y educativos, encuestas en línea y grupos de enfoque, y votar en línea para mejorar la toma de decisiones.
- Diseñar estrategias de participación pública para incluir a quienes por tradición han sido representados en la planeación pública y en el proceso de la toma de decisiones.

- Ofrecer información en un formato que sea relevante y que se entienda fácilmente.
- Analizar y ofrecer costos del ciclo de vida, sociales, de salud y ambientales para las alternativas razonables, incluyendo alternativas modales.
- Usar apoyos visuales y gráficos para ilustrar problemas, alternativas, resultados anticipados, costos incrementales y que se promueva un claro entendimiento de las alternativas, sus impactos y lo que se dé a cambio.



# Problemas de transporte rural

*Aunque sólo es el hogar del ocho por ciento de la población, las áreas rurales de California abarcan el 94 por ciento del área de terrenos... La seguridad es una preocupación importante en las áreas rurales. Por diversas razones, en las áreas rurales ocurre una cantidad desproporcionada de fatalidades de tráfico.*



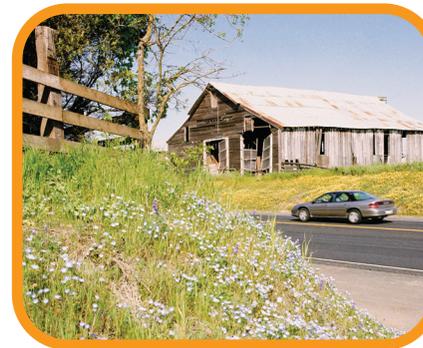
Para muchas regiones rurales, el acceso a las redes de transporte puede significar la diferencia entre el aislamiento y la inclusión. Aunque sólo es el hogar del ocho por ciento de la población, las áreas rurales de California abarcan el 94 por ciento del área de suelos. Dado el objetivo del estado de planear un sistema equilibrado e interconectado, la disposición de los servicios de transporte a las áreas que están escasamente pobladas representa desafíos especiales.

Aunque los problemas del transporte rural varían dependiendo de la base económica del área, la topografía o la proximidad a las áreas urbanas y los destinos populares, existen muchas áreas con necesidades comunes:

- La integridad del sistema de carreteras *existentes* es una inquietud importante en las áreas rurales. Aproximadamente 80 por ciento de las carreteras de California se localizan en áreas rurales. Las poblaciones escasas en estas áreas permiten una base fiscal más pequeña para apoyar el mantenimiento de estas carreteras, mientras que las condiciones de un clima más adverso (inundaciones, deslizamientos de tierra y nieve) pueden provocar daños serios y costosos a las carreteras.
- El comercio interregional requiere un tráfico considerable de productos a través de las zonas rurales (en su mayoría en camiones grandes) sin un beneficio económico local correspondiente. De manera similar, los

productos agrícolas de las áreas rurales del estado (valoradas anualmente casi en \$25 mil millones) usualmente se transportan en camiones pesados. Estos camiones tienen un impacto severo en particular sobre las carreteras locales.

- Viajes y turismo, los cuales representaban el seis por ciento del producto estatal bruto en el año 2000 tienen una importancia en particular para las áreas rurales. Los parques estatales en las áreas rurales como Yosemite, Death Valley y Point Reyes atrajeron a casi 11 millones de visitantes en el año fiscal



2000/2001. A menudo, las carreteras rurales enfrentan el desafío de acomodar de manera segura este nivel de tráfico.

- La seguridad es una preocupación importante en las áreas rurales. Por diversas razones, en las áreas rurales ocurre una cantidad desproporcionada de fatalidades de tráfico.
- Los servicios de transporte público son importantes para los residentes rurales sin otro medio de transporte, pero los factores como la baja densidad de población y las

distancias considerables entre los centros de población limitan los servicios de transporte público disponibles.

- Los aeropuertos rurales ofrecen un enlace a los aeropuertos urbanos y los servicios de carga aérea, pero muchas pistas necesitan prolongarse para permitir el acceso a aeronaves más grandes.
- La infraestructura de comunicaciones en las áreas rurales está menos desarrollada en general que en las áreas urbanas, lo cual afecta directamente la seguridad y aumenta los costos para la información del viajero y los sistemas de transporte de avanzada.

## ESTRATEGIAS PARA LAS ÁREAS RURALES

- Asegurar que las áreas rurales tengan fondos adecuados para permitir la operación, mantenimiento y rehabilitación del sistema de transporte rural e interregional.
- Dirigir recursos para reducir el alto índice de fatalidades en las carreteras rurales de dos carriles y de los condados.
- Promover una coordinación de los servicios de transporte público con las dependencias de servicio social para optimizar los recursos y servicios.
- Considerar las características de "calle principal" de los corredores de transporte e incorporar los valores de la comunidad y las soluciones sensibles al contexto.
- Explorar alternativas para desplazar productos a través de las áreas rurales para mitigar los impactos sobre la infraestructura y la calidad del aire.

# Políticas

*Las siguientes políticas apoyan las metas del CTP y responden a inquietudes expresadas por el público y los interesados mientras se tiene en mente las futuras tendencias y retos. Las políticas pueden apoyar más de una meta.*

**Política 1: Expandir las oportunidades para una colaboración anticipada y continua en la planeación del transporte y la toma de decisiones.**

Mejorar la participación pública, compartir la información y la coordinación entre dependencias, que permitirá un intercambio abierto de ideas e información, conduciendo a un mejor entendimiento de las necesidades y problemas de transporte para todas las partes involucradas.

**Política 2: Mantener, administrar y preservar un sistema de transporte seguro.**

Los proveedores y usuarios del transporte están preocupados por preservar el sistema de transporte existente y por incrementar la seguridad del sistema. Las mejoras de seguridad incluyen mejorar el comportamiento de los conductores, actualizar el diseño y la operación de los vehículos y la infraestructura, y procurar el movimiento seguro de productos e información.



**Política 3: Desarrollar, administrar y operar un sistema de transporte eficiente, interconectado e intermodal.**

Las personas, los productos, los servicios y la información deben viajar por los medios más

eficientes posibles para fomentar la prosperidad económica. Los diferentes modos de viajar deben interconectarse sin problemas para permitir un movimiento conveniente y eficiente entre los modos.

**Política 4: Administrar el crecimiento y conservar los recursos.**

Con una población que se proyecta a crecer aceleradamente durante los próximos 25 años, los californianos están preocupados por satisfacer los retos del transporte, así como otras necesidades de infraestructura y sociales, pero también por proteger el medio ambiente y los recursos del estado. Con visión y una planeación bien informada, el crecimiento acelerado del transporte no tiene que ser perjudicial a la calidad de vida en general de California.

**Política 5: Mejorar la capacidad del sistema y permitir opciones de transporte viables.**

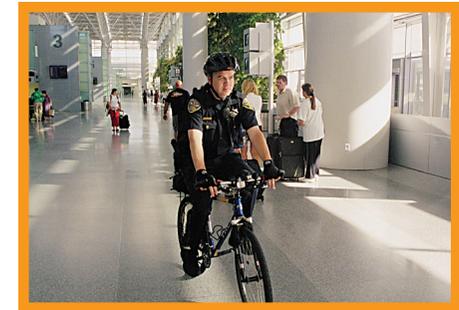
Algunas estrategias clave para dar acomodo a una demanda en crecimiento son desarrollar nuevas instalaciones y expandir las existentes, promover vehículos con combustible alternativo y mejorar las características operacionales y las prácticas administrativas del sistema.

**Política 6: Proveer financiamiento adicional y más flexible para el transporte.**

El déficit de financiamiento para el transporte desafía la capacidad de los proveedores, operadores y planeadores del transporte para atender las necesidades de movilidad y acceso actuales y proyectadas del estado. Las buenas prácticas administrativas y flujos de ingresos estables y flexibles son necesarios para satisfacer los desafíos actuales y las demandas futuras en el sistema de transporte del estado.

**Política 7: Apoyar la investigación para avanzar la capacidad de movilidad y acceso.**

California se ha visto desde hace mucho como líder en la investigación científica y en la innovación tecnológica. La investigación y la tecnología son los catalizadores necesarios para mejorar las opciones del transporte futuro de California, conduciendo a mejoras en la eficiencia general del sistema de transporte del estado.



# Plan de acción



Una vez aprobado el CTP, el California Department of Transportation (Caltrans) iniciará el desarrollo de un Plan de acción que representará pasos específicos para implementar las estrategias propuestas en este documento. El Plan de acción identificará objetivos medibles, roles y responsabilidades, plazos, costos estimados y resultados identificados. Caltrans desarrollará un método para monitorear el avance hacia las metas, así como un sistema y un programa de informes.

Puesto que el CTP es un plan para todo California, el desarrollo y

la implementación del Plan de acción va a requerir de una colaboración considerable con las dependencias de planeación regional del transporte, los funcionarios locales y regionales, otras entidades gubernamentales, gobiernos tribales, empresas, comunidades y usuarios del sistema. Los participantes van a variar, dependiendo de las diferentes estrategias que se consideren.

El Plan de acción se desarrollará en módulos. Algunas estrategias son una continuación de los esfuerzos continuos, algunas van a requerir de legislación y otras van a requerir de colaboración entre múltiples organizaciones. Caltrans se enfocará inicialmente en los problemas críticos que necesitan abordarse de inmediato. Caltrans pretende tener el Plan de acción en su lugar para junio de 2004, pero implantará elementos individuales del Plan según se concluyan.

Para ser realista y alcanzable, la implementación de los pasos identificados en el Plan de acción deben estar enlazados con los recursos. El CTP identifica varias opciones de financiamiento para el transporte. Las opciones de financiamiento deberán evaluarse en cuanto a su eficacia y consecuencias.

## NOS INTERESAN SU OPINIÓN Y COMENTARIOS ACERCA DEL CTP.

Para obtener información sobre los acontecimientos de participación pública en su área y sobre oportunidades para hacer comentarios acerca del plan, visite nuestro sitio web en:

<http://www.dot.ca.gov/hq/tpp/index.htm>

o bien, llame a la Public Information Office del Department of Transportation correspondiente a su área al número que aparece abajo:

Distrito 1 .....	(707) 445-6444
Distrito 2 .....	(530) 225-3260
Distrito 3 .....	(530) 741-4572
Distrito 4 .....	(510) 286-6169
Distrito 5 .....	(805) 549-3138
Distrito 6 .....	(669) 488-4067
Distrito 7 .....	(213) 897-3800
Distrito 8 .....	(909) 383-6477
Distrito 9 .....	(760) 872-0603
Distrito 10 .....	(209) 948-7977
Distrito 11 .....	(619) 688-6678
Distrito 12 .....	(949) 724-2031

# Cuestionario

## ¿Lo entendimos bien?

Díganos si lo entendimos bien, llenando y enviando por correo el cuestionario adjunto a más tardar el 7 de marzo de 2003. Sus comentarios son importantes y usted puede hacer la diferencia. Para obtener más información sobre el CTP y los acontecimientos de participación pública, visite nuestro sitio web en: <http://www.dot.ca.gov/hq/tp/index.htm>

### ¿Cuál es su opinión acerca del Plan de Transporte de California (CTP)?

#### Su código postal \_\_\_\_\_

Sírvase indicar hasta qué grado está de acuerdo con las siguientes aseveraciones.

De acuerdo      Algo de acuerdo      Algo en desacuerdo      En desacuerdo      Sin opinión

La visión del transporte para el año 2025 es clara

De acuerdo    Algo de acuerdo    Algo en desacuerdo    En desacuerdo    Sin opinión

Las metas identificadas en el CTP cumplen con mis expectativas

De acuerdo    Algo de acuerdo    Algo en desacuerdo    En desacuerdo    Sin opinión

El CTP proporciona pautas claras para las inversiones futuras del transporte

De acuerdo    Algo de acuerdo    Algo en desacuerdo    En desacuerdo    Sin opinión

Las estrategias del CTP ayudarán a:

- Mejorar la seguridad y protección públicas
- Preservar el sistema del transporte
- Mejorar la movilidad y accesibilidad
- Maximizar el uso eficiente de los recursos
- Tratar sobre los valores comunitarios y ambientales

De acuerdo    Algo de acuerdo    Algo en desacuerdo    En desacuerdo    Sin opinión

Mejor de lo esperado      Cumple con expectativas      Menos de lo esperado      Es un fracaso      Sin opinión

¿En general, como calificaría el CTP?

Mejor de lo esperado    Cumple con expectativas    Menos de lo esperado    Es un fracaso    Sin opinión

### ¿Cómo mejoraría el CTP?

\_\_\_\_\_

\_\_\_\_\_

\_\_\_\_\_

\_\_\_\_\_

\_\_\_\_\_

#### Información voluntaria – Sírvase marcar los cuadros correctos para proporcionar información acerca de usted:

Sexo	Edad	Grupo étnico	Ingresos
<input type="checkbox"/> Femenino	<input type="checkbox"/> 1 - 21	<input type="checkbox"/> Indio americano	<input type="checkbox"/> \$0 - \$18,100
<input type="checkbox"/> Masculino	<input type="checkbox"/> 22 - 40	<input type="checkbox"/> Asiático	<input type="checkbox"/> \$18,101 - \$30,000
	<input type="checkbox"/> 41 - 65	<input type="checkbox"/> Africano	<input type="checkbox"/> \$30,001 - \$45,000
	<input type="checkbox"/> Mayor de 65	<input type="checkbox"/> Hispano	<input type="checkbox"/> \$45,001 - \$60,000
		<input type="checkbox"/> Nativo hawaiano/otro tipo de isleño pacífico	<input type="checkbox"/> \$60,001 - \$75,000
		<input type="checkbox"/> Blanco (no hispano)	<input type="checkbox"/> \$75,001 - \$90,000
		<input type="checkbox"/> Otro	<input type="checkbox"/> Más de \$90,000

### ¿Cuál de las siguientes siete políticas indicadas en el CTP cree usted que es la más importante? Sírvase marcar sólo una.

- Expandir las oportunidades para una colaboración anticipada y continua en la planeación del transporte y la toma de decisiones.
- Mantener, administrar y preservar un sistema de transporte seguro.
- Desarrollar, administrar y operar un sistema de transporte eficiente, interconectado e intermodal.
- Administrar el crecimiento y conservar los recursos.
- Mejorar la capacidad del sistema y permitir opciones de transporte viables.
- Prover financiamiento adicional y más flexible para el transporte.
- Apoyar la investigación para avanzar la capacidad de movilidad y acceso.

18A

Nombre \_\_\_\_\_

Dirección \_\_\_\_\_

¡Sí! Me gustaría recibir actualizaciones sobre el Plan de Transporte de California.

Ciudad \_\_\_\_\_ Estado \_\_\_\_\_ Código postal \_\_\_\_\_

Teléfono con número de área \_\_\_\_\_

Correo electrónico \_\_\_\_\_

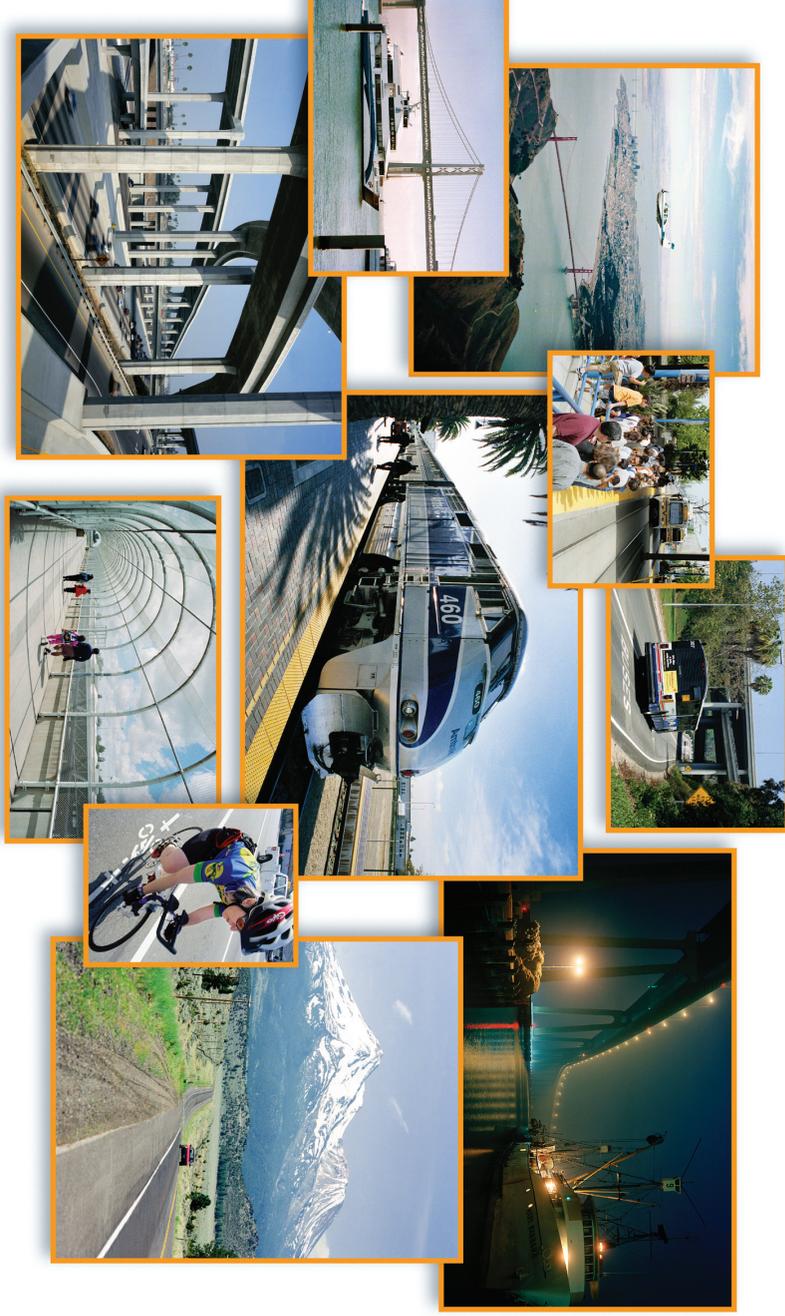
Llene, desprecnda, doble, selle y envíe por correo el cuestionario, a más tardar el 7 de marzo de 2003. ¡Gracias!

# PLAN DE TRANSPORTE DE CALIFORNIA 2025

PRSRT STD  
U.S. POSTAGE  
**PAID**  
SACRAMENTO, CA  
PERMIT NO. 1185

**STATE OF CALIFORNIA**  
Department of Transportation  
Division of Transportation Planning  
Office of State Planning - MS32  
P.O. Box 942874  
Sacramento, CA 94274-0001

Doble y selle



*¡Gracias!*

# Créditos/notas finales

*¡Gracias!*

El Plan de Transporte de California 2025 se basa considerablemente en comentarios del público y la guía que recibe de los expertos del transporte y sus disciplinas relacionadas. Queremos agradecer a los miles de Californianos que participaron en la encuesta a los consumidores, en las reuniones de los grupos de enfoque y en los talleres que se llevaron a cabo en todo el estado, así como a aquellos que entregaron cuestionarios sobre el transporte y tarjetas con comentarios.

También queremos reconocer el tiempo y el esfuerzo considerables con que contribuyeron las siguientes organizaciones para desarrollar los lineamientos del CTP, dando forma a los problemas del transporte y ofreciendo asesoría sobre políticas públicas:

Amador County Transportation Commission  
 Automobile Club of Southern California  
 Business, Transportation & Housing Agency  
 Cal Poly Pomona  
 California Air Resources Board  
 California Association of Councils of Government  
 California Association of Counties  
 California Highway Patrol  
 California Industry Building Association  
 California Legislative Analyst's Office  
 California PATH Program

California Port Authority  
 California Research Bureau  
 California Resources Agency  
 California Transportation Commission  
 California Trucking Association  
 Californians for Better Transportation, Arthur Bauer & Associates  
 Center for Continuing Study of the California Economy  
 Department of Housing and Community Development  
 Environmental Defense Fund  
 Federal Highway Administration  
 George Mason University  
 Georgia Institute of Technology  
 Governor's Office of Planning & Research  
 Great Valley Center  
 League of California Cities  
 Local Government Commission  
 Mendocino Council of Governments  
 Metropolitan Transportation Commission  
 Mineta Transportation Institute  
 Placer County Transportation Planning Agency  
 Port of Oakland  
 Public Policy Institute of California

Rails to Trails Conservancy  
 Reason Public Policy Institute  
 Sacramento Area Council of Governments  
 Sacramento International Airport  
 San Bernardino Associated Governments  
 Sierra Club of California  
 Southern California Association of Governments  
 Surface Transportation Policy Project  
 The Nature Conservancy  
 University of Arizona  
 University of California, Berkeley  
 University of California, Davis  
 University of California, Los Angeles  
 University of Southern California



*“Debemos fomentar las políticas e iniciativas que hacen que los fundamentos de la infraestructura trabajen juntos.*

*Las casas del nuevo milenio, por ejemplo deben económicas, con energía eficiente, tecnología permitida, y cerca de los medios de transportación.*

*Nuestra manera de pensar debe ser igual de íntegra que nuestras vidas”.*

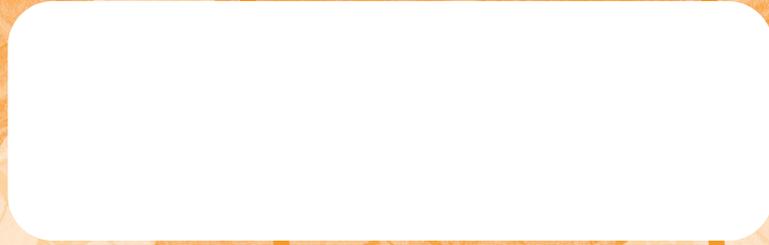
**- MARIA CONTRERAS-SWEET**

SECRETARIA DE COMERCIO,  
TRANSPORTE Y VIVIENDA



¿Lo entendimos bien?  
¡Háganoslo saber!  
**Página 18A**

PRSRT STD  
U.S. POSTAGE  
**PAID**  
SACRAMENTO, CA  
PERMIT NO. 1185



# **Conectando a los Californianos**

**PLAN DE  
TRANSPORTE DE  
CALIFORNIA** **2025**